

VELOSOLEX

Črt Kanoni

Je zanimivo prevozno sredstvo, bolj znano tudi pod skrajšanim imenom, Solex. Gre za dvojni motor, ki ga je razvilo francosko inženirsko podjetje Solex. Ta tvrdka je na trg lansirala okoli šest milijonov »motorčkov« v številnih različicah, od leta 1946 do 1988.

14. marca 1966 so v Parizu predstavili najbolj prepoznaven model S 3800 in kmalu so jih začeli proizvajati tudi v SFRJ, v Subotici, v tovarni biciklov Partizan (FBT).

Njegova proizvodnja se je nadaljevala na Madžarskem (Impex – Cyklon Solex) od leta 1993 do 2003, leta 1997 pa je proizvodnja teh sila prikupnih prevoznih koles s pomožnim motorjem stekla v kitajsko-francoskem skupnem podjetju Jiangxi Hongdu Moped Company Limited.

Začetki

Marcel Mennesson, francoski inženir in soustanovitelj Solexa, se je začel zanimati za prevoz na kolesih malo pred 1. svetovno vojno. 4. oktobra 1916 je podjetje Goudard & Mennesson, ki ga je ustanovil skupaj z Mauriceom Goudardom, vložilo patent za motor, ki se nanaša neposredno na pesto zadnjega kolesa, vendar ta projekt ni doživel razvoja. Malo pred izbruhom druge svetovne vojne se Mennesson vrne k oblikovanju varčnega dvokolesnega prevoznega sredstva, ki se je za razliko od prvih patentov osredotočilo na pogon na prednje kolo, z motorjem, nameščenim

na vilice. Med decembrom 1940 in januarjem 1941 je skromna ekipa inženirjev izdelala približno trideset prototipov motorja predvsem za testiranja. Zanimivo pri vsem je, kako je že takratna oblikovna zasnova motorja ustrezala (tudi današnjim) standardom designa in lege komponent.

1. maja 1946 je bilo ustanovljeno Société Industrielle de Fabrication pour l'Automobile et le Cycle (S.I.F.A.C.) za proizvodnjo in prodajo pomožnih motornih koles, imenovanih "Velosolex" s sedežem v Courbevoieju in na dan so izdelali petnajst Solexov. Da bi čim bolj zmanjšali stroške, so ga izdelovali le v črni barvi, njegova cena pa je bila 19 418 frankov, kar je približno 1070 evrov. Njegova prodaja je iz leta v leto naraščala. Deset let kasneje (1959) je bila francoska proizvodnja Velosolexa koncentrirana v petih tovarnah. Treh S.I.F.A.C.-ovih v Courbevoieju v Saint-Pierre-des-Corps, blizu Toursa, in v Arrasu.

Leta 1964 je Velosolex doživel svoje najboljše leto s 339.502 prodanimi proizvodi, vendar je malo kasneje prodaja začela upadati, kar so v firmi razumeli, da se koncept izuma Marcela Mennessona stara. Leta 1965 S.I.F.A.C. postane S.I.N.F.A.C. Société Industrielle Nouvelle de Fabrication pour l'Automobile et le Cycle in 14. marca 1966 v Parizu predstavi nov model z imenom 3800. Z nekaj kozmetičnimi predelavami od predhodnika, modela 3300, pa so tudi zvišali moč motorja s 45 ccm na 49 ccm. Leto kasneje je bil z 286 431 prodanimi velocipedi Solex še vedno drugi največji francoski proizvajalec mopredov,

takoj za Motobécanom in pred Peugeotom.

Decembra 1974 Renault prevzame nadzor nad S.I.N.F.A.C. in kupi 51 % delnic. Kmalu jih zamenja z Motobécaneom in slednji tako dobi nadzor nad svojim nekdanjim tekmečem. Danes bi temu rekli sovražni prevzem! V začetni fazi je ostala ponudba Velosolexov v celotni paleti modelov, pozneje pa so bili izločeni vsi mopedi, ki so neposredno konkurirali izdelkom Motobécane. Ostala sta le modela 3800 in 5000. Leto kasneje začnejo novi lastniki zapirati tovarne, podedovane od prvotnega premoženja. Delavci so protestirali, kar je povzročilo tudi solidarnostno stavko v mestu, vendar neuspešno. Leta 1980 je bila proizvodnja modela Solex 5000 ustavljena.

Konec legende

Leta 1981 Motobécane razglasi bankrot! Stanje postane nevzdržno, družba je bila razpuščena in ustanovljena nova, kot MBK Industrie. Ker prodaja Solexov ni preseгла pet tisoč enot na leto, so avgusta 1988 proizvodnjo ustavili in jo preselili na Madžarsko.

Moj prvi Solex

Leta 1967, ko je model 3800 postal v Franciji nacionalni simbol in so se zvezdniki velikih platen od Stevea MacQueena, Roberta Denira, Brigitte Bardot, Mireille Darc, Catherine Deneuve in nepozabnega gospoda Hullota /Jacquesa Tatija/ raje fotografirali z njim in na njem kot pa s svojimi soigralci, so mi starši kupili Solexa za vožnjo v šolo na viško gimnazijo. Čeprav sem si želel Tomosovega tribrzinca, je oče ostal pragmatičen. »Če ti



zmanjka mešanice, pa prikolesari domov...!«. Cena je bila 125.000 dinarjev, prodajali so jih v nekdanjem Supermarketu na Ajdovščini v Ljubljani, servisirali pa v trgovskem podjetju Volan, v industrijski jami na Vilharjevi, kjer danes stoji prestižno mesto v mestu. Solex se mi takrat ni zdel tako zanimiv kot Ponyexpress, ki je bil vendarle precej hitrejši na cesti, a je vendarle imel nek čar. Celo več. Imel je karizmo, ki je takrat nisem prepoznal. Na solexa sem, recimo, lahko sedel v obleki in se odpeljal na valetu v Festivalno dvorano in bil vendarle za spoznanje drugačen, kot če bi v taki opravi sedel na Ponyexpressa(?!)

Poleti 1971 sem se s Solexom, za vikend, celo odpravil na morje. K svoji teti v Izolo. Zjutraj sem sedel nanj in proti večeru smo s teto in stricem Antoniom že jedli lignje pri Ribiču. Deset ur tja in deset ur nazaj. Če bi ne bilo klancev, bi bilo teh ur mnogo manj!

Leta so prinesla svoje, razvoj tehnike in apetiti tudi in na solexa sem povsem pozabil. Pozabil za natanko 35 let, ko sem od sosede odkupil razstavljenega, za 150 evrov. Vsak del sem pedantno katalogiziral in tisto, kar je bilo iztrošeno, zamenjal z novim, ostalo pa predal v peskanje, barvanje in novo kromanje. Dobro tri mesece sem ga sestavljal, dokler se nisem z njim zapeljal po mestu. Danes za vse modele solexov dobiš, kar potrebuješ, na spletu. Bodisi iz Nizozemske pri Marcelu Van de Venu (<https://www.solex-onderdelen-limburg.nl/>) ali pa v Franciji pri Christianu Kluzinskem, Cafesolex (<https://cafesolex.com/fr/>)

Zadnjega Solexa, zelenega, letnik 1966, sem sestavil za Marka Hrena, nekdanjega državnega prvaka v akrobatskem rock'n rollu in prvega moža Plesnega mesta, ki je tudi sicer velik ljubitelj starodobnikov in bo ta, po moči najskromnejši motor(ček) zagotovo paša za oči vsakomur, ki mu bo Marko razkazal svoj tehnični muzej. Škoda, da nisva izbrala zadnjega modela iz pestre palete proizvodov, in sicer solex 4800 - black n roll, ampak ti so pri nas tako redki kot odprta kopališča sredi zime.

Na avtomehaniko oz. motomehaniko se ne spoznam. Solex je pač izjema, saj pri nas servisov enostavno ni. Vsak je tako odvisen od spretnosti prijateljev in znancev. Pa sem

si pred leti dejal, če je na internetu danes vse, bo tudi navodilo, kako sestaviti solexov agregat. Razstavil sem ga do zadnjega dela, zložil vijake, podložke in matice v zato pripravljene škatlice in začela se je operacija nemogoče, ki pa se je kmalu sprevrgla v užitek in spoznavanje motoroznanstva. Danes mi sestava motorja predstavlja užitek in sprostitiv od bolj ali manj razmišljujočega dela, pisanja in urednikovanja na Zvezi društev upokojencev Slovenije. Pobeg po mestnih ulicah, morda na espresso k Čoklu ali v Platano z vetrom v laseh, (kolikor jih je še ostalo na glavi) pa neizmeren užitek.

